Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

5.1.2.e

Datum Xx december 2022
Behandeld door 5.1.2.e @amsterdam.nl
Bijlage n.v.t.

Onderwerp Uw mail van 15 oktober 2022 over Verkeer Marnixstraat na opening Bullebak-brug

Geachte 5.1.2.e ,

Hartelijk dank voor uw mail d.d. 15 oktober 2022 over het verkeer Marnixstraat na opening Bullebak-brug aan de gemeenteraad.

U vraagt de besluitvorming over de korte en lange termijn plannen voor de Marnixstraat Noord met tenminste een jaar uit te stellen en de afsluiting van de Bullebak eerst te evalueren met bewoners en bezoekers (en de openbaar vervoersbedrijven). Dit omdat de tijd van de renovatie een verademing voor de bewoners en gebruikers van de Marnixstraat zou zijn, omdat er geen (te) snel rijdende bussen en ander verkeer aanwezig zijn.
Op 9 november 2022 heeft de gemeenteraad mij gevraagd om uw brief te beantwoorden.

In 2020 heeft u een eveneens om een dergelijke evaluatie gevraagd. Wij hebben u toen gemeld dat het GVB het effect van de omleidingen tijdens de afsluiting van de Bullebak voor zowel reizigers als exploitatie zou monitoren en dit zou evalueren met de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente. Hieronder ga ik in op de bevindingen.

Toename reistijd en onbetrouwbaarheid
Belangrijkste bezwaar tegen de huidige omleidingsroute is de toename van de reistijd voor reizigers op lijn 18 en de toename van de onbetrouwbaarheid op deze route. De langere route van lijn 18 leidt tot een rijtijdtoename van gemiddeld 4,5 minuut voor de reizigers. Bij de meest langzame ritten loopt de toename zelfs op tot 7 minuten. Er zijn daarbij ook flinke verschillen tussen de rijtijd van de ritten, wat duidt op een toename van de onbetrouwbaarheid.
Tegenover deze toename op lijn 18 staat een afname van de rijtijd op lijn 21 door de kortere route. Deze afname is met een gemiddelde van bijna 2 minuten (1:50) echter een stuk kleiner. De onbetrouwbaarheid van lijn 21 is ongeveer gelijk gebleven aan de oude situatie.

Afname bereikbaarheid OV

Het tijdelijk vervallen van de buslijnen door de Marnixstraat heeft vooral tot gevolg dat de bereikbaarheid van het gebied in de relatie met het Centraal Station achteruit gegaan is. In de onderstaande afbeeldingen is de halte dekking (400 meter rondom een halte) aan gegeven van de oorspronkelijke en de huidige tijdelijke situatie. Duidelijk te zien is dat door het niet meer bedienen van de haltes Nieuwe Willemsstraat en Marnixplein een veel groter gebied buiten de halte cirkels is komen te liggen.

Oorspronkelijke situatie (met lijn 18 en 21 door de Marnixstraat):



Huidige tijdelijke situatie (geen bussen door de Marnixstraat):



De bereikbaarheid van het OV voor de directe omgeving van het Marnixplein/Marnixstraat is verslechterd: voorheen reed elke 4 minuten een bus naar CS en elke 7,5 à 10 minuten een bus naar Bos en Lommer en Mercatorplein. Nu moet een reiziger eerst met de tram of lopen naar

Haarlemmerplein of Frederik Hendrikplantsoen om daar de bus te kunnen pakken of via de Rozengracht overstappen op een tram naar CS of Mercatorplein.

Met opmerkingen [BD1]: Klopt toch?

Over reizigersaantallen valt vanwege de effecten van Covid en omleidingen van andere lijnen niets zinvols te zeggen.

We begrijpen dat de autoluwe verkeerssituatie tijdens de afsluiting van de Bullebak prettig is voor bewoners. Het handhaven van deze situatie is op dit moment echter niet opportuun, omdat het tot bovengenoemde effecten leidt. Vandaar dat de buslijnen 18 en 21 na oplevering van de Bullebak weer de oude route over de Marnixstraat Noord zullen rijden.
Daarnaast vraagt een dergelijk besluit zorgvuldig onderzoek naar de effecten op de verkeerscirculatie in de gehele Noord-Jordaan, zeker met het oog op andere voorstellen voor aanpassingen in de buurtcirculatie van de Noord Jordaan. De Marnixstraat Noord is immers een belangrijke ontsluitingsroute voor de buurt.

Met opmerkingen [BD2]: Je zou op basis van de resultaten ook kunnen zeggen dat lijn 18 wel moet blijven, en dat lijn 21 dan de snellere route kan blijven rijden. Wat is daar op tegen?

Een dergelijk onderzoek vindt nu ook plaats vanuit het project Binnenring in het kader van de herinrichting Marnixstraat Noord. Bij de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten voor deze herinrichting in september 2021, is als vervolgstap een verkeersonderzoek aangekondigd naar het instellen van eenrichtingsverkeer op de Marnixstraat Noord. Voorjaar 2023 worden de resultaten van dit verkeersonderzoek verwacht, waarbij diverse modellen zijn gedraaid in het Verkeersmodel Amsterdam. Hierbij is ook gekeken of het instellen van eenrichtingsverkeer samen kan met bijvoorbeeld een autovrije Haarlemmerstraat, of de ingrepen die worden onderzocht om de huidige knelpunten in de Westelijke grachtengordel aan te pakken. Zodra de resultaten beschikbaar zijn, worden deze gedeeld met en toegelicht aan de buurt. Indien u dit wenst, neemt het projectteam contact met u op voor een toelichtend gesprek.

Uitstel van besluitvorming over de korte en lange termijn plannen voor de Marnixstraat Noord zal niet plaatsvinden, omdat dit ook leidt tot uitstel van uitvoering. Zoals in de Nota van Uitgangspunten is opgenomen, is er noodzaak voor een andere inrichting van de straat. In 2023 zal het ontwerp worden opgesteld, het uitvoeringsbesluit op basis van het definitief ontwerp wordt begin 2024 voorgelegd aan de raad. De start van de uitvoering van de herinrichting staat gepland voor 2024, nadat de Singelgrachtgarage-Marnix in gebruik is genomen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met het projectteam via marnixnoord@amsterdam.nl.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer en Vervoer